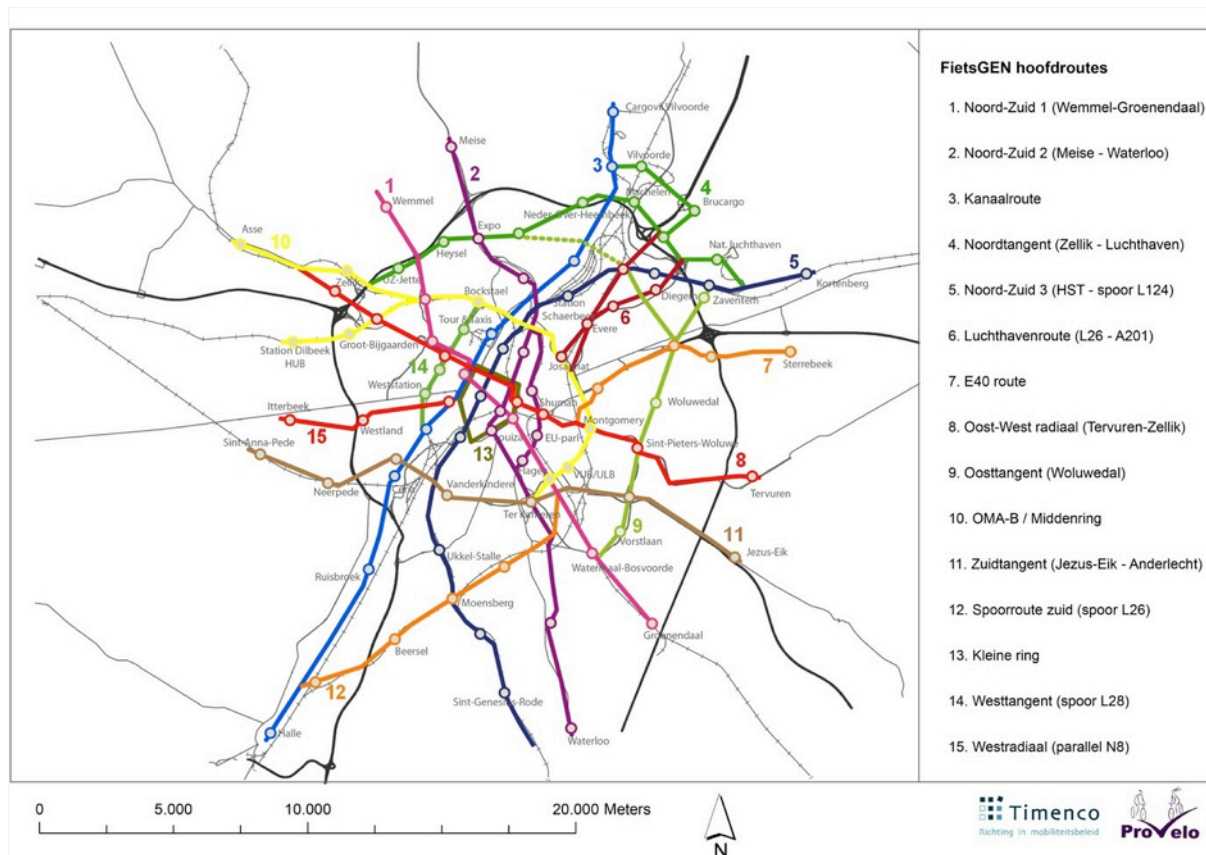


« RER Vélo » entre Ottignies et Bruxelles



Une étude de 2012, commanditée par la Région bruxelloise et la Province du Brabant flamand, a défini un réseau de voies cyclables rapides (« RER Vélo ») pour permettre de rejoindre la capitale à vélo. Cette étude confirme le potentiel qui existe pour relier Bruxelles à sa périphérie et retient les axes ferroviaires, notamment la **ligne 161**, comme étant les meilleurs tracés cyclables pour y arriver.

Cette étude considère comme une « opportunité manquée » le fait de ne pas avoir prévu, dès le début, d'intégrer des pistes cyclables à l'élargissement de la ligne 161 pour le « RER train ». Cependant, des chantiers à l'arrêt et des voiries de service asphaltées pourraient constituer dès aujourd'hui, et pour les huit prochaines années, des voies cyclables idéales entre Ottignies et Bruxelles. En attendant l'avènement du « RER train », que l'on annonce pour 2025.



Les 15 routes prioritaires retenues pour le « RER vélo » en 2012

Le GRACQ demande donc

- À court et moyen terme, que l'on puisse emprunter ces voiries de service légalement, moyennant aménagements de sécurité (clôture de séparation avec les voies ferrées).
- A long terme, lorsque ces voiries de service seront recouvertes de ballast d'ici 2025 (pour y faire passer les 3e et 4e voies ferrées), qu'un cheminement cyclable soit créé le long de la ligne ferroviaire, qui épouse son relief.

Il serait dommage que les **500 millions d'euros** déjà investis dans le RER restent inexploités jusqu'en 2025, alors que ces infrastructures peuvent être utiles à la mobilité aujourd'hui déjà.

Et tout aussi regrettable que la Wallonie n'emboîte pas le pas à la Flandre, qui se lance dans la réalisation d'un réseau de 2.400 km de voies cyclables rapides pour relier ses principales agglomérations entre elles (projet « fietssnelweg »).



Quelques données objectives

Gare de Rixensart <-> Gare d'Ottignies:

- En voiture: 12 à 15 minutes (d'après Google Map, sans trafic)
- A vélo via le RER, 5km: 20 minutes à du 15 km/h, 15 minutes à du 20km/h

Gare de Rixensart <-> Gare de Genval:

- En voiture: 8 minutes (d'après Google Map, sans trafic)
- A vélo via le RER, 2km: 8 minutes à du 15 km/h, 6 minutes à du 20km/h

Le vélo est donc dans ces deux cas réellement concurrentiel face à la voiture. Pour faire Rixensart-Genval, c'est même plus rapide en vélo. Sans compter en heure de pointe... De plus, comme le montre le tableau ci-dessous, les temps de parcours à vélo entre Bruxelles et Ottignies sont très compétitifs sur toute la longueur du tracé RER :

		Duree du trajet en velo a 15 km/h									
		Ottignies	Profondsart	Rixensart	Genval	La Hulpe	Hoeilaart	Groenendaal	Boitsfort	Watermaal	Etterbeek
Distance entre gares	Ottignies		10.6	20	28	35.6	48.4	54.6	72	78.8	85.2
	Profondsart	2.65		9.4	17.4	25	37.8	44	61.4	68.2	74.6
	Rixensart	5	2.35		8	15.6	28.4	34.6	52	58.8	65.2
	Genval	7	4.35	2		7.6	20.4	26.6	44	50.8	57.2
	La Hulpe	8.9	6.25	3.9	1.9		12.8	19	36.4	43.2	49.6
	Hoeilaart	12.1	9.45	7.1	5.1	3.2		6.2	23.6	30.4	36.8
	Groenendaal	13.65	11	8.65	6.65	4.75	1.55		17.4	24.2	30.6
	Boitsfort	18	15.35	13	11	9.1	5.9	4.35		6.8	13.2
	Watermaal	19.7	17.05	14.7	12.7	10.8	7.6	6.05	1.7		6.4
	Etterbeek	21.3	18.65	16.3	14.3	12.4	9.2	7.65	3.3	1.6	
		Duree du trajet en velo a 20 km/h									
		Ottignies	Profondsart	Rixensart	Genval	La Hulpe	Hoeilaart	Groenendaal	Boitsfort	Watermaal	Etterbeek
Distance entre gares	Ottignies		7.95	15	21	26.7	36.3	40.95	54	59.1	63.9
	Profondsart	2.65		7.05	13.05	18.75	28.35	33	46.05	51.15	55.95
	Rixensart	5	2.35		6	11.7	21.3	25.95	39	44.1	48.9
	Genval	7	4.35	2		5.7	15.3	19.95	33	38.1	42.9
	La Hulpe	8.9	6.25	3.9	1.9		9.6	14.25	27.3	32.4	37.2
	Hoeilaart	12.1	9.45	7.1	5.1	3.2		4.65	17.7	22.8	27.6
	Groenendaal	13.65	11	8.65	6.65	4.75	1.55		13.05	18.15	22.95
	Boitsfort	18	15.35	13	11	9.1	5.9	4.35		5.1	9.9
	Watermaal	19.7	17.05	14.7	12.7	10.8	7.6	6.05	1.7		4.8
	Etterbeek	21.3	18.65	16.3	14.3	12.4	9.2	7.65	3.3	1.6	

Sécurité

Infrabel considère qu'il est dangereux de laisser les usagers marcher ou rouler à vélo le long des voies sans séparation, ce que nous pouvons comprendre. Or, nous constatons qu'en Flandre les voies cyclables le long des rails sont de plus en plus nombreuses, et qu'une **simple clôture** est suffisante pour assurer la sécurité sur les rails. Pourquoi n'en serait-il pas de même en Wallonie ?



Le coût d'une clôture de sécurité n'est par ailleurs pas exorbitant. Pour un budget raisonnable (quelques dizaines d'euros du mètre, soit bien **moins d'un million d'euros** pour le tracé complet Bruxelles-Ottignies), on pourrait disposer là d'un « RER Vélo » idéal et pour une fraction infime du coût du « RER Train ». Un coût sociétal rentabilisé par la simple activité physique quotidienne de centaines de navetteurs à vélo !